

## &lt; 論 文 &gt;

東アジア経済の歴史的発展と日中韓連携の意義<sup>1)</sup>

松 野 周 治

Value of economic partnership among Japan, China, and Korea in the  
historical development of East Asian Economy

MATSUNO, Shuji

We have to discuss once again about value of economic partnership among China, Japan, and Korea (CJK), considering huge international imbalance between East Asia and other regions which led to the global financial crisis and lowered economic growth after the Lehman shock on the one hand, and historical development of economies of East Asia on the other hand. CJK have developed their economies and societies through different tracks during about one and half century after joining the free trade system in the world. They are now contributing to higher economic growth of East Asia in cooperation with ASEAN countries. Upgrading regional economic cooperation and integration through partnership among CJK and ASEAN will contribute to reconstruction of the world economy and East Asian economy, because East Asian economy has three characteristics. First, in East Asia international division of labour has been developed in large scale within production process supported by soft and hard infrastructures. Second, East Asia has developed small and medium enterprises with high technology and business ability based on tradition of the small farmer society. Third, efforts to develop regions across international river border have been made for a long period in Greater Mekong Sub-region of Southeast Asia, and Greater Tumen Region of Northeast Asia.

**Keywords :** East Asia, Intra-regional division of labour, Supply chain network, Small and medium enterprises, Development cooperation in international river basin

**キーワード :** 東アジア、地域内国際分業、サプライチェーンネットワーク、中小企業、国際河川地域開発協力

## はじめに

19世紀半ば、欧米の軍事的圧力の下、東アジアは当時の「グローバルルール」である自由貿易世界市場体制を受け入れた。同体制下で、日本をはじめ東アジアは欧米に対して一次産品とその加工品の輸出、資本財・消費財輸入、投資受入を拡大するとともに、消費財および食料原材料貿易、労働力移動、投資など、地域内の経済交流を拡大した。その過程で発生した1930年代の世界恐慌は東アジア経済の構造転換の契機となった。「満州」（東北）、揚子江流域、重慶など中国、台湾、朝鮮における工業化が進展し、インド、東南アジアを含め、独立と国民経済建設への動きが加速した。1930年代から40年代前半にかけて、日本は準戦時・戦時体制下で重工業化を進める一方で、自らを中心とした暴力的地域経済統合への投機を試みたが、自国と東アジアに莫大な人的、物的損害を与えた末に失敗した。

第2次世界大戦後、日本および東アジアは地域内の経済交流を拡大しながらも、ヨーロッパなどとは異なり、地域経済統合や共同体形成など「リージョナリズム」の制度化ではなく、自由・多角・無差別という「グローバリズム」に依拠しながら自らの経済を発展させた。しかし、世紀転換前後、最近の約20年間の諸事態の中で、日本と東アジアの今後の経済発展に対して、地域経済協力の深化や地域経済統合、さらには共同体形成の果たす役割が議論されるとともに、その実現にむけた努力もなされている。地域協力や共同体の経済的基礎、機能、他地域との経済関係などにおいて、東アジアはヨーロッパ等とは違った特徴を有し、それが世界市場や世界経済のより高いレベルでの再構築をもたらす可能性がある。東アジアの地域協力の発展と共同体形成に向けて、地域の主要経済国である日本、中国、韓国は、積極的役割を果たしうるし、果たさなければならない。

## 1. 近代東アジア地域経済交流の拡大と資本主義形成

### a. 19世紀「グローバリゼーション」と東アジア資本主義の形成

19世紀半ば以降、欧米は、アヘン戦争（1840～42年）、第2次アヘン戦争（1856～60年）による中国の開港、インド「大反乱」の鎮圧と植民地化（1857～59年）、日本の開港（1859年）など、軍事力を背景に鎖国や海禁などアジアの「ローカルルール」を否定した。他方、ロシアも極東進出を進め、軍事拠点の構築とともに、鉱山開発などを試みた。東アジアならびにインドは、当時の「グローバルルール」である自由貿易世界市場体制を受入れ、同体制は、東南アジアの植民地化、朝鮮の開港などを通じて、19世紀末にかけて東アジア全域に拡大した<sup>2)</sup>。また、欧米の貿易商等が持ち込んだメキシコドル銀貨の東アジア流通と、同銀貨（洋銀）を基礎にした日本や中国の制度変更（グローバルルールへの適応）、19世紀末の日本の金本位制、インドならびに東南アジアの金為替本位制導入などが進み、それらは通貨金融面で同体制を支えた<sup>3)</sup>。

日本は幕藩体制（17世紀以降）の下で発展させた生産力と社会経済の統一性を基礎に、国内経済建設と対外貿易を発展させ、東アジアで最初に資本主義工業化を達成、19世紀末から20世紀初頭にかけての日清、日露の両戦争を通じて帝国主義国化した。台湾、朝鮮では日本の支配下の近代的土地私有制度創出や、貨幣制度統一、鉄道・港湾建設、灌漑事業など産業インフラ整備を背景に、農業、工業の生産力が発展し、植民地資本主義化が進展した。中国では外国資本も受入れながら、上海、揚子江流域、山東、天津、東北などにおいて、綿業、絹業、機械工業が発展し、石炭・鉄鉱石などの資源が開発されるとともに、1920年代半ば以降、政府資本ならびに民間資本による国民経済建設が進められた。東南アジアでは主として欧米の植民地支配下で、域内外の外国資本が農産物、鉱産物輸出を発展させ、世界市場、世界経済との連携が深化した<sup>4)</sup>。このように、19世紀「グローバリゼーション」の下で、東アジアにおいて資本主義形成が進展した。

#### b. 東アジア域内貿易・経済関係と域外（対欧米）貿易・経済関係の発展

東アジアにおける資本主義形成は、各国の国内交易・生産諸要素の移動を活性化するとともに、域内外との経済関係を拡大・深化した。東アジアでは前近代においても、15～16世紀を中心に活発な域内貿易が展開され、貿易に伴う人々の移動、貨幣ならびに貨幣材料の輸出入も見られたが、19世紀グローバリゼーション、すなわち、自由貿易世界市場体制が東アジアに拡大する中で、域内貿易（「アジア間貿易」とも言われる<sup>5)</sup>）ならびに北米やヨーロッパなどとの域外貿易、域内外の移民・労働力移動、資本・資金移動が急速に発展した。

日本は、朝鮮・台湾との間で綿製品・鉄鋼など消費財・生産財の輸出、米・砂糖など農産物・農産物加工品の輸入、中国との間で綿製品など消費財の輸出、石炭・鉄鉱石など鉱産物、鉄銑など半製品、並びに大豆油粕など肥料の輸入、インドからの綿花輸入、などを中心に東アジアとの貿易を拡大するとともに、欧米との間で半製品・生糸の輸出、機械の輸入貿易を発展させている<sup>6)</sup>。

東アジアの域内貿易として、日本と中国、朝鮮、台湾、インドとの間の上記の貿易に加えて、ベトナム・タイ・ミャンマーから海峡植民地（現在のマレーシア・シンガポール）に向けた米など食料輸出の拡大も見られた。他方、東アジアの対欧米貿易としては既述の日本に加えて、中国からの茶および生糸の輸出、東南アジアからの錫など鉱産物、天然ゴムなどの輸出が拡大した。

こうした貿易の拡大を支える農業および工業生産の発展、物流の拡大等の担い手として、東アジア域内の移民、労働力移動が、中国・インドから東南アジアへ、朝鮮から日本・中国へなされた。なお、域外への移民としては、中国および日本からの米国等への移動が挙げられる。以上の貿易、生産、物流の拡大、さらにそれを支えるインフラ建設のための資本や資金の移動についても東アジア域内における、日本から中国（東北地域中心）・朝鮮・台湾への投資、中

国商人・インド商人の東アジアでの活動などが展開された。域外からの東アジアに対する投資として、欧米諸国による日本およびインドの公債や社債投資、中国政府等に対する貸付、資源開発、鉄道投資などが挙げられる。

### c. 1929 年世界恐慌と東アジア経済

以上のような東アジア地域の経済発展メカニズムは 1929 年世界経済恐慌を契機に変容を余儀なくされた。拡大した農、鉱業は恐慌による欧米の需要不振により過剰生産に陥り、価格が下落した。加えて、続く戦争（1939 年第二次世界大戦開始）による欧米との経済関係希薄化は、各国において工業化が進む契機となった。他方、日本は東北および華北・華中占領地、朝鮮、台湾など「円ブロック」地域内国際分業を背景に重化学工業を発展させるとともに、東南アジアとの経済関係を強化し（貿易、資本移動など）、1930 年代恐慌から早期に脱出した。また、東アジアと欧米の関係を遮断（ブロックイズム、閉じられた地域主義 closed regionalism）し、軍事力を背景に自らを中心とする経済圏（「大東亜共栄圏」）を構築する投機を試みた。その投機は日本とアジアに莫大な人的、物的被害をもたらして失敗し、日本の経済構造の再編が戦後進められることとなった。中国は 1930 年代から国民経済形成に向けての諸政策を推進したが、1937 年からの日中全面戦争により経済建設は中断された。中国東北（「満州」）、朝鮮、台湾では日本による戦時工業化と関連インフラ整備がすすめられたが、日本の敗戦により従来の構造は終焉を迎えた。

## 2. 第 2 次世界大戦後の東アジア経済発展メカニズムとグローバル金融経済危機

### a. IMF-GATT 体制下の東アジア高成長、中国の「自力更生」路線と重化学工業建設

第二次世界大戦後、資本主義市場経済諸国は、1930 年代以降のブロック経済（閉じられた地域主義）の反省の上に、米国主導下で自由・多角・無差別原則を確認し、IMF-GATT 体制を樹立した。1930 年代以降の東アジア地域内国際分業発展を通じた産業構造高度化と第二次世界大戦後の経済政治改革を達成した日本は、国内市場を拡大するとともに、IMF-GATT 体制下で東アジア並びに米国との貿易を拡大し、1950 年代半ばから約 20 年間にわたる高度経済成長を実現した。東南アジア諸国が独立により旧宗主国（イギリス、フランス、オランダ）経済圏から離脱（ポンドスターリング地域の解消など）し、東アジア米ドル圏が拡大したこと、韓国、台湾、フィリピン、インドネシア、タイ、ミャンマー、シンガポールなどでの軍事政権や強権体制下で、「開発」（国民経済建設と工業化）が進展したことが、東アジアの経済発展と貿易拡大をもたらした。資本主義市場経済諸国は、発展途上国の資源ナショナリズム拡大を背景にした原油等の一次産品価格上昇、米国の貿易赤字と財政赤字を背景に、1970 年代に米ドル危機と世界同時不況に陥ったものの、東アジア諸国経済は発展を続けた。日本は原材料価格の上昇と

通貨切り上げの影響を、産業構造の高度化と生産性の上昇で克服し、対外輸出を拡大するとともに、国内インフラ整備を進め、経済成長を続けた。1970年代初め NICS（新興工業国、後に NIES:新興工業経済と改称）と位置づけられた韓国、台湾、香港、シンガポール（4匹の虎）も、ラテンアメリカ（ブラジル、メキシコ、アルゼンチン）や南ヨーロッパ（スペイン、ポルトガル、ギリシャ、ユーゴスラビア）など他地域の NICS が債務累積危機などで経済停滞に陥る中で、経済成長を持続した。1970年代に本格化し、80年代半ばの円大幅切り上げ（プラザ合意）で加速した日本からの直接投資と従来からの貿易拡大を通じて、東アジア市場経済諸国には、日本から NIES（韓国、台湾、香港、シンガポール）、ASEAN（タイ、マレーシア、インドネシア、フィリピン）へ産業構造高度化が波及する、いわゆる「雁行形態発展」が実現するとともに、高い経済成長と所得分配改善の両立（「東アジアの奇跡」）が注目を集めた（世界銀行 1994）。

他方、第二次世界大戦後の東アジアで拡大した社会主義中央計画経済（中国、朝鮮、ベトナム）は、自由貿易世界体制（グローバリズム）からの排除（米国の「中国封じ込め」政策、ベトナム戦争、対共産圏輸出規制委員会・対中国輸出規制委員会など）を背景に、グローバリズムから距離を置いて（ただし、ソ連とは異なり、中国は日本、西ドイツなど、先進資本主義国との貿易、機械輸入などを続けており、朝鮮も日本等との貿易を続けていた）、国民経済建設と工業化を推進した。朝鮮戦争と中ソ論争を経て中国は「自力更生」路線の下、対米・対ソ戦に備えた内陸部（「三線建設」）を含む全土工業化（多くの省・自治区がそれぞれ「フルセット」の工業をもつ）を推進し、戦前の農業と軽工業中心の経済から、重工業も含む工業経済国へ産業構造を高度化した。その達成を基礎に、1970年代末から「改革開放」路線を推進し、段階的に（旧ソ連との相違）自由貿易世界体制（グローバル経済）に参入する中で、30年以上に及ぶ高成長を達成している。朝鮮、ベトナムも、朝鮮戦争後の南北緊張、対米戦争の中で、経済建設を進めた。1980年代半ばのドイモイ政策導入後、ベトナム経済は着実な発展を続けているが、その基礎には、1950年代以降、戦時体制下の経済建設があった。

以上の第二次世界大戦後の東アジア経済発展過程において、地域経済協力の制度化や、地域経済圏構築や共同体建設は、十分に進まなかった。日本、韓国、中国（1980年代以降）、東南アジアとともに、1990年代半ばまで、自由・無差別・多角というグローバル経済システムに基本的に依存して経済を発展させており、ヨーロッパ（1952年の欧州石炭鉄鋼共同体、1958年の欧州経済共同体を前身として1993年にEU・欧州連合が発足、1999年に単一共通通貨ユーロ導入）や北米（1994年NAFTA・北米自由貿易協定発効）のような地域経済協力の制度化は進展しなかった。

#### b. アジア通貨危機とグローバル金融経済危機後の世界経済と東アジア

こうした状況を転換したのは、1997-98年アジア通貨経済危機とその10年後に発生したグローバル金融経済危機であった。前者を契機に、チェンマイイニシアチブに代表される東アジア金



融協力メカニズムが構築され、また、地域経済協力を協議する ASEAN+3（日・韓・中）会議、中国、日本、韓国が ASEAN ならびにその加盟国と FTA や EPA 協定を締結するなど、東アジア地域協力の制度的枠組みづくりが始まっている。そして、その動きは 2008 年のグローバル金融経済危機の発生によって強化された。

同危機は、第二次石油危機を克服した 1970 年代末以降、約 30 年間続いた「グローバル化と市場化を通じた世界経済成長」メカニズムの下で、米国の貿易並びに経常収支赤字と東アジアの黒字をはじめとする国際経済、国内経済双方の様々な不均衡・格差が維持不可能なまで拡大した結果、発生したものである（松野 2010a）。東アジアは同メカニズムの下、貿易拡大と市場化を通じて他地域を上回る経済成長を実現してきた。世界 GDP に占める東アジアの地位は 1980 年の 14.6% から、2000 年には 23.4% に上昇している。他方、世界輸出に占める地位は、1980 年の 13.7% から、2000 年の 26.2% に GDP を上回る増大を示している<sup>7)</sup>。しかし、東アジアの対外貿易は世界経済の不均衡を拡大する形で増大してきた。中間財・資本財を中心に域内貿易は拡大しているものの、最終消費財で見てみると、輸出の約 3 分の 2 が欧米を中心とする域外向けであり、約 3 分の 2 が域内向けである EU とちょうど逆になっている<sup>8)</sup>。東アジアの経済成長はこうした対外貿易の拡大に加えて、中国、ベトナムなど旧社会主義経済の市場経済化（国有企業の民営化、サービス取引の貨幣化など）、並びに農村の都市化による自給経済の市場経済化によって支えられてきた。

2008 年秋リーマンショックを契機に表面化したグローバル金融経済危機は、2009 年の世界経済を第二次世界大戦後初めてのマイナス成長（－2.1%）に陥れた。危機への対処は、1970 年代の危機を起源とした G8（先進国首脳会議）体制では不可能となり、中国、インド、韓国なども参加した G20 体制が発足した。そして、同枠組みによる史上最大規模の財政金融拡張政策により、1930 年代のような全面的破局は回避された。中国をはじめとする新興経済国の成長を背景に、2010 年の世界経済は 4.0%（先進国は 2.5%）、2011 年、12 年も景気は減速しながらも 2.7%（同 1.4%）、2.2%（同 1.1%）のプラス成長を実現している<sup>9)</sup>。しかし、財政金融の大拡張は、米国など先進国における財政悪化と、ユーロ危機、US ドル減価の表現である食料、および原油など資源エネルギー価格の上昇、金暴騰、中国における住宅「バブル」などを生み出し、途上国および先進国の政治不安定の背景となっている。グローバル金融経済危機の打撃（先進国で最大のマイナス経済成長）から回復しつつあった日本も、東日本大震災と福島原子力発電所大事故、タイの洪水、米欧の景気後退による輸出減少などにより 2011 年は再びマイナス成長（－0.5%）に陥り、2012 年は 1.5% に回復したものの、2013 年は 1.4%、2014 年 1.0%（IMF WEO 予測）<sup>10)</sup> と低成長を続けている。

### 3. グローバル金融経済危機後の世界経済と東アジア地域協力の意義・可能性

第二次世界大戦後、戦後改革を遂行した日本および、植民地独立と国内経済改革を経た東アジア各国は経済を大きく発展させた。ただ、ヨーロッパなどとは異なり、地域経済統合や共同体形成など「リージョナリズム」の制度化は進まなかった。貿易、投資など地域内の経済交流も拡大したが、東アジアは、基本的に、自由・多角・無差別という「グローバリズム」に依拠しながら経済を発展させた。しかし、21世紀への移行前後の約20年間、日本と東アジアの経済発展に対して、日中韓3国とASEANの連携を中心とする東アジア地域協力の深化や地域統合、さらには共同体形成が果たす役割が改めて議論されるとともに、その実現にむけた努力がなされている（松野 2010b）。それらは、世界経済と東アジア地域経済のより高いレベルでの再構築をもたらし可能性がある。なぜなら、東アジアは、その経済的基礎構造や、発展の地域構造、域内、域外との経済関係などにおいて世界の他地域と異なる3つの特徴を有しているからである。

#### a. 東アジア地域内国際分業の発展：サプライチェーンネットワークの深化と生産力

東アジアの特徴の第一は、生産工程間分業が国境を越えて大規模に展開し（サプライチェーン、生産ネットワーク、地域内国際分業の発展）、それをハード（道路、港湾、空港、工業団地など）とソフト（物流システム、金融サービス、FTAやEPAなど）のインフラ整備が支えていることである。その結果、東アジアでは、高い中間財・部品比率を伴いながら地域内貿易比率が上昇するとともに、世界最高水準の生産力（実物ベース）を実現している。リーマンショック以前のように、世界経済の不均衡を拡大するのではなく、増大する地域内の最終需要をみたすようにその生産力が用いられれば、世界経済の安定化、東アジアにおける成長の共有と持続可能な発展が期待できる。

グローバル金融経済危機の前後を通して、東アジアの対外貿易は世界平均を上回って拡大している（表1～表6）。危機前、米国の過剰消費などに支えられ、世界貿易（輸出）は2004年から2008年までの4年間に1.76倍（米国ドル表示、当年価格）に増大した。米国およびEUの貿易拡大がともに1.59倍であったのに対し、東アジア（ASEAN+3）は1.83倍であった（表4）。危機後（2008年から2012年までの4年間）も、世界が1.11倍、米国が1.19倍、EUは減少（マイナス6.2%）であるのに対して東アジアは1.28倍の伸びを示している（表5）。危機を挟んだ2004年と2012年の比較では、世界全体の貿易の増大は1.96倍であるのに対して東アジアは2.35倍を示し（表6）、世界最大の貿易地域EUとの比較でも、2004年の半分強（52.9%）から2012年には8割強（83.5%）に接近している（表1および表3より算出）。

東アジア域内貿易も、グローバル金融経済危機の前後を通して拡大している。域内貿易額は2004年の7,025億ドル（表1）から2012年の1兆6,811億ドル（表3）へ、8年間で2.4倍と

表 1 東アジア貿易マトリックス 2004 (金額)

(百万 USD)

輸出	仕出国・地域							
仕向先	中国	日本	韓国	ASEAN	ASEAN+3	米国	EU	世界
中国	-	73,917	49,763	41,547	165,227	34,721	60,031	491,709
日本	73,536	-	21,701	67,199	162,437	54,400	53,808	409,818
韓国	27,809	44,247	-	20,907	92,964	26,333	22,260	203,933
ASEAN	42,903	72,976	24,024	141,934	281,837	47,890	53,818	493,209
ASEAN+3	144,249	191,140	95,489	271,588	<b>702,465</b>	163,345	189,916	1,598,669
米国	125,181	128,606	43,027	85,249	382,062	-	294,331	1,419,612
EU	108,669	89,412	38,427	78,583	315,092	173,554	2,553,638	3,689,223
世界	593,770	566,138	254,363	569,821	1,984,092	816,630	3,748,505	9,130,486

出所 :IMF,DOTS,2013/07/05 download

表 2 東アジア貿易マトリックス 2008 (金額)

(百万 USD)

輸出	仕出国・地域							
仕向先	中国	日本	韓国	ASEAN	ASEAN+3	米国	EU	世界
中国	-	124,969	91,389	88,969	305,326	71,457	115,320	984,067
日本	116,176	-	28,252	106,455	250,884	66,579	62,235	672,161
韓国	73,905	59,425	-	38,882	172,213	34,807	37,677	400,476
ASEAN	114,143	103,592	49,283	251,566	518,585	68,151	82,597	896,732
ASEAN+3	304,225	287,986	168,924	485,873	<b>1,247,008</b>	240,994	297,829	2,953,437
米国	252,786	138,932	46,501	104,529	542,748	-	364,759	2,024,624
EU	293,176	110,446	58,563	116,618	578,803	275,290	3,985,741	6,186,417
世界	1,429,338	782,869	426,763	986,139	3,625,108	1,300,191	5,944,270	16,052,565

出所 :IMF,DOTS

表 3 東アジア貿易マトリックス 2012 (金額)

(百万 USD)

輸出	仕出国・地域							
仕向先	中国	日本	韓国	ASEAN	ASEAN+3	米国	EU	世界
中国	-	144,203	134,323	142,190	420,715	110,590	153,199	1,511,402
日本	151,509	-	38,796	128,654	318,960	70,047	60,701	783,197
韓国	87,647	61,515	-	55,273	204,434	42,318	42,873	499,241
ASEAN	203,924	129,361	79,145	324,561	736,992	75,547	95,409	1,233,281
ASEAN+3	443,080	335,079	252,264	650,678	<b>1,681,101</b>	298,502	352,182	4,027,121
米国	352,540	142,053	58,807	109,760	663,160	-	311,123	2,114,239
EU	334,346	81,510	49,629	126,045	591,530	266,270	3,621,708	5,767,618
世界	2,051,912	800,334	551,806	1,252,235	4,656,287	1,546,635	5,577,036	17,874,991

出所 :IMF,DOTS

なり、貿易全体に占める域内貿易の比率も 2004 年の 35.4% (表 7) から 2012 年には 36.1% (表 9) に上昇している。同比率は危機前のグローバル化を背景に、2008 年には 34.4% (表 8) に低下していたものが、危機後は趨勢を逆転させている。危機前、東アジア域内貿易の成長率は、世界貿易の成長率とほぼ同じであった (表 4) が、危機後は上回っている (2008 年と比べて 2012 年の世界貿易は 1.11 倍であるのに対して東アジア域内貿易は 1.35 倍、表 5)。危機前の東



表 4 東アジア貿易成長率 2008/2004

(%)

輸出	仕出国・地域							
仕向先	中国	日本	韓国	ASEAN	ASEAN+3	米国	EU	世界
中国	-	169.1	183.6	214.1	184.8	205.8	192.1	200.1
日本	158.0	-	130.2	158.4	154.5	122.4	115.7	164.0
韓国	265.8	134.3	-	186.0	185.2	132.2	169.3	196.4
ASEAN	266.0	142.0	205.1	177.2	184.0	142.3	153.5	181.8
ASEAN+3	210.9	150.7	176.9	178.9	<b>177.5</b>	147.5	156.8	184.7
米国	201.9	108.0	108.1	122.6	142.1	-	123.9	142.6
EU	269.8	123.5	152.4	148.4	183.7	158.6	156.1	167.7
世界	240.7	138.3	167.8	173.1	<b>182.7</b>	159.2	158.6	<b>175.8</b>

出所：表 1、表 2

表 5 東アジア貿易成長率 2012/2008

(%)

輸出	仕出国・地域							
仕向先	中国	日本	韓国	ASEAN	ASEAN+3	米国	EU	世界
中国	-	115.4	147.0	159.8	137.8	154.8	132.8	153.6
日本	130.4	-	137.3	120.9	127.1	105.2	97.5	116.5
韓国	118.6	103.5	-	142.2	118.7	121.6	113.8	124.7
ASEAN	178.7	124.9	160.6	129.0	142.1	110.9	115.5	137.5
ASEAN+3	145.6	116.4	149.3	133.9	<b>134.8</b>	123.9	118.2	136.4
米国	139.5	102.2	126.5	105.0	122.2	-	85.3	104.4
EU	114.0	73.8	84.7	108.1	102.2	96.7	90.9	93.2
世界	143.6	102.2	129.3	127.0	<b>128.4</b>	119.0	93.8	<b>111.4</b>

出所：表 2、表 3

表 6 東アジア貿易成長率 2012/2004

(%)

輸出	仕出国・地域							
仕向先	中国	日本	韓国	ASEAN	ASEAN+3	米国	EU	世界
中国	-	195.1	269.9	342.2	154.6	218.5	155.2	207.4
日本	206.0	-	178.8	191.5	196.4	128.8	112.8	191.1
韓国	315.2	139.0	-	264.4	219.9	160.7	192.6	244.8
ASEAN	475.3	177.3	329.4	228.7	261.5	157.8	177.3	250.1
ASEAN+3	307.2	175.3	264.2	239.6	<b>239.3</b>	182.7	185.4	251.9
米国	281.6	110.5	136.7	128.8	173.6	-	105.7	148.9
EU	307.7	91.2	129.2	160.4	187.7	153.4	141.8	156.3
世界	345.6	141.4	216.9	219.8	<b>234.7</b>	189.4	148.8	<b>195.8</b>

出所：表 1、表 3

アジア域内貿易額は、対米および対 EU 貿易額合計と同額（2004 年、表 1）あるいは若干上回る（2008 年、表 2）程度であったが、危機後（2012 年、表 3）は、対米・EU 合計が 1 兆 2,547 億ドルに対して域内貿易が 1 兆 6,811 億ドルと大きく上回るようになっている。危機後、東アジア地域内国際分業が、地域間国際分業を上回って発展する傾向が生じている。

この拡大する東アジア域内貿易の特徴は、貿易に占める中間財比率が大きいことである（経

表7 東アジア貿易マトリックス 2004 (シェア)

(%)

輸出	仕出国・地域							
仕向先	中国	日本	韓国	ASEAN	ASEAN+3	米国	EU	世界
中国	-	13.1	19.6	7.3	8.3	4.3	1.6	5.4
日本	12.4	-	8.5	11.8	8.2	6.7	1.4	4.5
韓国	4.7	7.8	-	3.7	4.7	3.2	0.6	2.2
ASEAN	7.2	12.9	9.4	24.9	14.2	5.9	1.4	5.4
ASEAN+3	24.3	33.8	37.5	47.7	35.4	20	5.1	17.5
米国	21.1	22.7	16.9	15.0	19.3	-	7.9	15.5
EU	18.3	15.8	15.1	13.8	15.9	21.3	68.1	40.4
世界	100	100	100	100	100	100	100	100

出所：IMF, DOTS

表8 東アジア貿易マトリックス 2008 (シェア)

(%)

輸出	仕出国・地域							
仕向先	中国	日本	韓国	ASEAN	ASEAN+3	米国	EU	世界
中国	-	16.0	21.4	9.00	8.4	5.5	1.9	6.1
日本	8.1	-	6.6	10.8	6.9	5.1	1	4.2
韓国	5.2	7.6	-	3.9	4.8	2.7	0.6	2.5
ASEAN	8	13.2	11.5	25.5	14.3	5.2	1.4	5.6
ASEAN+3	21.3	36.8	39.6	49.3	34.4	18.5	5	18.4
米国	17.7	17.7	10.9	10.6	15	-	6.1	12.6
EU	20.5	14.1	13.7	11.8	16	21.2	67.1	38.5
世界	100	100	100	100	100	100	100	100

出所：IMF, DOTS

表9 東アジア貿易マトリックス 2012 (シェア)

(%)

輸出	仕出国・地域							
仕向先	中国	日本	韓国	ASEAN	ASEAN+3	米国	EU	世界
中国	-	18	24.3	11.4	9	7.2	2.7	8.5
日本	7.4	-	7	10.3	6.9	4.5	1.1	4.4
韓国	4.3	7.7	-	4.4	4.4	2.7	0.8	2.8
ASEAN	9.9	16.2	14.3	25.9	15.8	4.9	1.7	6.9
ASEAN+3	21.6	41.9	45.7	52	36.1	19.3	6.3	22.5
米国	17.2	17.7	10.7	8.8	14.2	-	5.6	11.8
EU	16.3	10.2	9	10.1	12.7	17.2	64.9	32.3
世界	100	100	100	100	100	100	100	100

出所：IMF, DOTS

経済産業省 2012, p.178, 「第 2-2-1-1(c) 図 世界の主要地域間の貿易フロー図 (2010 年)」)。同比率は日本の対 ASEAN 輸出 (1,049 億ドル) において 70%以上 80%未満に達しており、日本の対中国輸出 (2,084 億ドル、含香港)、ASEAN の対中国輸出 (2,085 億ドル、同)、中国の対 ASEAN 輸出 (1,130 億ドル)、ASEAN 域内貿易 (1,937 億ドル) において 60%以上 70%未満に達している。その結果、東アジア域内貿易 1 兆 9,715 億ドルの 60%以上 70%未満が中間財

によって占められている。東アジア域内貿易額と中間財比率は、1990年で2,909億ドルと50%以上60%未満、2000年で8,007億ドルと60%以上70%未満であった（同、「第2-2-1-1(a)図世界の主要地域間の貿易フロー図(1990年)」、「第2-2-1-1(b)図世界の主要地域間の貿易フロー図(2000年)」)。1990年代に比率を上昇させ、高水準を維持しながら域内貿易が大幅に拡大している。

これに対して、2010年のEU域内貿易(2兆7,917億ドル)、EUの対NAFTA輸出(3,808億ドル)、NAFTAの対EU輸出(2,785億ドル)に占める中間財の比率は50%以上60%未満、NAFTA域内貿易(8,391億ドル)に占める中間財比率は40%以上50%未満と、東アジア域内貿易を下回り、中国の対EU輸出(3,847億ドル)の場合は、30%以上40%未満、中国の対米輸出(4,320億ドル)の場合は、30%未満と、中間財比率はさらに低くなっている。東アジアとEUおよびNAFTAとの間、EUとNAFTAとの間、EU域内、NAFTA域内と比べて、東アジアでは地域内国際分業が、生産工程の分割を伴って深化していることが示されている。こうした分業の深化が、東アジア地域の生産力を発展させるとともに、他地域を大きく上回る輸出の増大が示しているように、総体としてのモノづくり生産力において世界経済史上最高の水準を達成している。

こうしたメカニズムを支えているのが、1985年ブラザ合意後の円高等を背景にした日本企業および、近年の韓国、台湾、中国企業の東アジア地域への投資であり、1997年-98年のアジア通貨金融危機以降、21世紀に入って急速に進展している東アジアの地域経済協力の枠組み作り、並びに国内および国境を越えた資本、商品、人間の移動・交流を支えるソフトとハードのインフラ整備である。

2010年度末段階、日系海外現地法人は約18,600社に達しているが、そのうち製造業は8,400社であり、その約4分の3、約6,200社がアジア（うち中国が3,000社余り、ASEANが2,300社余り）に立地している（表10）。アジアの日系製造業現地法人は同年、合計で約6,000億米ドルの販売活動をしており、販売・調達の現地比率は業種によって異なるものの、「サプライチェーンが現地において、必ずしも一国の枠内にとどまらないで展開されている」こと、アジア地域における日本並びに第三国との販売・調達関係を通じ、「東アジア生産ネットワークが存在」していることが指摘されている（METI 2012、pp.302-3）。

日本企業に続いて、韓国、台湾企業の中国、東南アジア進出が、冷戦終結による中韓国交回復、台湾と大陸の「兩岸関係」改善などを背景に拡大し、最近是中国企業の対東南アジア投資もアパレル産業等において進展している。

ヨーロッパや北米に比べて遅れていた東アジア地域経済協力の制度的枠組み作りもこの間進展し、地域内国際分業の発展を支えている。その中心にASEANが位置しており、ASEAN自由貿易地域発足に続いてASEAN共同体の建設が2015年を目指して進められている。また、ASEANは全体として、また、加盟国が個別に中国、日本、韓国と経済連携協定や自由貿易協

表 10 日系海外現地法人数（2010 年）

（単位：社、％）

	全 地 域	北 米	ア ジ ア			ヨーロッパ
				中 国	ASEAN	
合 計	18,599	2,860	11,497	5,565	4,247	2,536
	100.0	15.4	61.8	29.9	22.8	13.6
製 造 業	8,412	1,063	6,189	3,078	2,326	762
	100.0	12.6	73.6	36.6	27.7	9.1
化学	1,020	149	703	283	267	123
生産用機械	530	75	387	190	127	54
電気機械	526	53	414	246	124	43
情報通信機械	985	76	801	389	315	85
輸送機械	1,659	312	1,058	425	470	175
非製造業	10,187	1,797	5,308	2,487	1,921	1,774
	100.0	17.6	52.1	24.4	18.9	17.4

備 考：1. 北米は米国及びカナダ。中国には香港を含む。アセアンは、インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナムの6か国で計算。 2. 2010 年度末時点。

原資料：経済産業省「海外事業活動基本調査」 出所：経済産業省 2012、p.182、第 2-2-2-2 表

<http://www.meti.go.jp/report/tsuhaku2012/2012honbun/index.html> 2013/08/10 閲覧

定を締結し、ヒト、モノ、カネの地域内移動の円滑化を図ってきた。同時に、東アジア各国が国内措置として、また国際協力を通じて地域内国際分業を支えるソフトとハードのインフラ整備を進めてきた。1990 年代初めから ADB のイニシアチブで進められている GMS(大メコン圏) 開発プロジェクトによるインドシナ東西、南北、さらに南部経済回廊整備はその典型例である(松野 2014)。中国の国内措置としての開発区設置や、道路、港湾、鉄道整備、WTO 加盟による経済開放の進展、世界的情報通信革命、東アジア地域の物流、運輸サービスネットワークの発展などと合わさって、中国、日本、韓国、台湾、東南アジアを結ぶ生産ネットワークが深化している。

こうした生産ネットワークを構築する海外現地法人の設立など対外投資の主力は大企業である。しかし、中小企業、とりわけ製造業関連中小企業の海外展開は、地域内国際分業をもう一段深めるとともに、進出先並びに本拠地の地域経済発展を通じて、地域内国際分業と地域間国際分業のバランスのとれた発展に寄与する可能性がある。2012 年と 13 年の中国および韓国における調査を通じて得た事例をもとにより詳しく検討したい。

#### b. 中小企業連携の意義と可能性

東アジアの第二の特徴は、前近代小農社会の伝統を背景にして、技術力と経営力をもつ小経営と中小企業が大量に存在しており、それらが「複線的工業化」(中村 2011) や地域経済発展の基盤を形成してきたことである。高い農業生産力(土地生産性)は地域や経営内における財・サービスの自給的循環を可能にする一方で、商業的農業発展の基礎となるとともに、工業化やサービス経済発展のために大量の労働力供給を実現した。日本の中小企業は戦後高度経済成長

を支えるとともに、技術の高度化と経営力の強化を進め、高品質の部品生産や加工技術を武器に貿易、投資を通じてグローバル市場で活躍している。韓国、台湾、さらに中国企業も東アジア域内を中心にグローバルな展開を始めており、日本企業とともに、前項でみた域内の部品・中間財貿易の拡大、生産ネットワークの発展、すなわち、地域内国際分業の発展に寄与している。同時にまた、相対的に発展の遅れた地域の発展可能性を顕在化する上で重要な役割を果たそうとしている。

例えば、中国の大規模地域発展戦略の一つである中部崛起戦略において重要な位置を占める湖南省長株潭開発区に、部品加工で高い技術を持つ日本の中小企業が進出し、同地域の自動車、車両産業の発展に寄与することが期待されている。また、韓国経済高成長の中で相対的に地位を低下させてきた釜山地域では、斜陽産業と言われてきた靴産業において、地域の産業基盤を生かしつつ技術革新にとりくむとともに、東アジアへの生産展開を進める中でグローバル企業との取引を拡大している中小企業が生まれている。同地域では、さらに、発展する韓国自動車産業に対して部品洗浄機械を納入する中小企業が日韓中小企業協力を基盤に経営を発展させている。

#### (1) 中国中部崛起戦略と日本中小企業への期待<sup>11)</sup>

1949年10月成立した中華人民共和国は、中華民国が1930年代に始めた沿海部からの移転を含む内陸部の工業建設を継続し、大規模に進めた。この「内地優先発展戦略」(黄建中 2008、p.1)<sup>12)</sup>の結果、全土工業化が達成されたものの、欧米、日本など先進資本主義国、韓国、台湾など中進資本主義国との技術面等の格差が拡大し、1970年代末、市場経済化と世界経済への参加拡大を主要内容とする「改革開放政策」が導入された。同政策を契機に、中国は世界経済史上に例を見ない長期の高成長を続ける一方で、東部沿海地域と内陸部である中部、西部や東北地域との格差が拡大した。社会の安定と経済の持続可能な発展のため、地域間発展不均衡が一方的に拡大することを抑制する政策が、21世紀を境に本格化している。西部大開発(2000年)、東北地域等老工業基地振興政策(2003年)と並んで、中部地域<sup>13)</sup>を対象に2004年から展開されているのが、「中部崛起戦略」である(朱有志 2012、pp.4-7)。同戦略を背景に、中部地域の国内総生産は全国平均を上回る成長を示し、中国全体の国内総生産に占めるシェアは18.9%(2004年)から22.6%(2011年)に上昇している<sup>14)</sup>。GRP(地域総生産)増大の原動力は工業化の進展である。2011年の人口6,596万人、GRPが1兆9,670億元(全国第9位)の湖南省(中国統計年鑑2012)の場合、2007年のGRP構成が第1次産業17.6%、第2次産業42.7%、第3次産業39.7%であったものが、2010年には、それぞれ、13.8%、46.2%、40.0%に変化している。中部崛起戦略の本格的展開期である第11次5ヶ年計画期間(2006～2010年)における工業の経済成長寄与率は56.1%であった(張萍 2012、pp.2-3)。

湖南省東部、省都・長沙の南、鉄道、水運の要衝に位置する株洲市もこの間、工業を中心に



急速な経済成長を実現している。第11次5ヶ年計画期間中の年平均GRP成長率は14.2%（第10次5ヶ年計画期と比べて2.8%増加）で、1人当たりGRPは2010年には5230米ドルに達している。2005年に第1次13.5%、第2次50.5%、第3次36.5%であったGRP構成比率は、2010年に第1次9.7%、第2次58.5%、第3次31.8%となり、工業発展が、GRPの急成長を支えていることを示している（中共株洲市委弁公室2011、pp.61、86、98、102-103）。

株洲市は、長沙市、湘潭市とともに、「長株潭都市群“両型社会”建設改革試験区」<sup>15)</sup>（「湖南長株潭城市群資源節約型環境友好型社会建設総合配套改革試験区」、2007年12月・国务院認可、張萍2012、p.1）を構成している。3市が交差する522.87 km<sup>2</sup>の地域を「試験区」とし、2015年、並びに2030年までの期間に、さまざまな環境基準や指標の達成、都市化、1人当たりGRPの増大（2015年に4.8万元≒7,800ドル）、産業構造の「改善」（GRP構成を2010年の第1次産業14.7%、第2次産業46%、第3次産業39.3%から、2015年には9.5%、48.5%、42%とする）を実現するとしている（同、pp.9、289-303、311）。環境改善と経済発展の両立が目指されているが、GRP構成の推移目標が示すように、その達成のカギを握っているのは、引き続き工業発展である。

その重要な柱が自動車産業の発展である。湖南省は第12次5カ年計画の自動車産業発展計画において、完成車の年間生産台数を220万台にする目標を掲げているが、株洲市は湖南省、さらには中国中南部地域における自動車及び同部品産業の重要発展基地の一つとなっている。2011年には、株洲市の完成車、自動車部品、関連機械加工企業は170社余り、就業者は6,000人余り、自動車産業の売上高は52億人民元に達している。2011年4月には、北京汽車株洲工場で生産された自動車が発売され、2012年には年間生産台数が20万台、2015年には50万台の生産能力を持つようになる見込みである。南車黃海電動汽車公司<sup>16)</sup>も、2013年には1万台の電動バスと2万個のコア部品の生産規模を実現する予定である。その他、南方宇航公司の純電動カートの生産も行われている。湖南省の長沙市、株洲市、湘潭市には、福田汽車、長豐汽車、吉利汽車、BYDなどの自動車メーカーがあり、年間生産可能台数は100万台に達している。このような自動車関連産業の育成政策と産業集積の一定の形成を背景に、株洲市は積極的に自動車部品企業の誘致を行ってきたが、それに応じて日系中小部品加工企業が株洲に進出し、中国側と合併で設立したのが次項で見る湖南特科能熱処理有限公司である<sup>17)</sup>。

湖南特科能熱処理有限公司は、中国湖南省株洲市の高新技術開発区栗雨工業園に資本金6,600万人民币で2011年に設立された日中合弁（日本側出資75%）の株式会社である。日本側は、株式会社日本テクノ（1985年設立、資本金5,000万円、本社は埼玉県蓮田市）、中部高周波工業株式会社（1955年設立、資本金1,600万円、本社は愛知県知多郡武豊町）、アイテック株式会社（1952年設立、資本金3,500万円、本社は岐阜県美濃加茂市）の3社が共同出資している。

日本テクノは、熱処理・表面改質技術を用いて、装置設計、製造、販売や受託加工を手掛けており、製品の用途は自動車部品、精密機械部品、オートバイ部品、OA機器、半導体製造装

置に及んでいる。中部高周波工業は、高周波焼入加工・誘導加熱装置設計製作・ガス軟窒化加工、マルチナイトプロセス（浸硫窒化）、ダイレクトボンディングを行っており、製品の用途はエンジン、ミッション、足回りといった自動車部品をメインに電動工具、OA 機器部品に及んでいる。また、アイテックは、熱処理技術、プレス技術、溶接技術を用いて、輸送機器部品、主に2輪・4輪車のクラッチやエンジン周りの部品を製造・販売している。

他方、中国側は、地方の国有資産の管理運営を行う株洲国有資産投資控股集团有限公司と、湖南省機械産業では有力国有企業である湖南湘潭電機集团公司<sup>18)</sup>がパートナーとなっている。同社は、日本側3社が持つ最先端の熱処理技術を用いながら、熱処理工芸設計、熱処理設備製造、加工、販売を行っている。また、主な熱処理製品は、鉄道交通、風力発電、新エネルギー、航空、自動車等の分野で使われている。

熱処理は、自動車産業や機械製造業において欠かすことができない生産工程であり、中国の国家高新技術プロジェクトにも含まれ、その発展は国家エネルギー産業新技術政策とも合致している。そのため、日本からの先進的な技術と設備を導入することで、汚染がなくクリーンな熱処理が実現でき、製品の付加価値向上や市場開拓、社会的・経済的な効果も期待できる。株洲市高新技術開発区の産業発展のスピードを速め、工業・産業レベルのさらなる向上や、高新技術開発区の経済力や競争力を高める効果が期待されている。

日本側は中小企業3社が共同で出資し、熱処理・表面改質技術などの経営資源を提供し合いながら事業運営を行うことで、中国事業における相互補完とリスク分散を図っている。また、中国側も株洲市政府の支持を背景に、電車車両、各種発電機、電機設備、鉱産物運送設備などを手掛ける有力国有企業が共同出資に応じている。鉄道輸送や自動車などの国有企業が集積する湖南省長株潭地域への進出においては、中国側とのネットワークを築いて事業展開できる点で、相乗効果が期待できる。実際、湖南特科能熱処理有限公司が熱処理した部品は、日系企業ではコマツ、トヨタ、ホンダ、三菱重工、中国側では九洲四維、瀰柴動力、北京汽車、中国南車などの有力国有企業で使用されている。

## (2) 韓国釜山地域発展と中小企業の東アジア展開—靴産業—<sup>19)</sup>

釜山は1960年代の経済開発5ヵ年計画を通じて、合板、繊維、靴などの労働集約産業を発展させ、韓国の工業発展をリードしてきた<sup>20)</sup>。しかし、1970年代以降の重化学工業育成政策により、釜山に近接する蔚山、昌原、巨済などが発展する一方で、釜山への工業立地は減少した。さらに、1980年代からは、成長管理都市に選定され、既存の産業を中心とした生産体制を維持することを余儀なくされた。ただし、1990年代半ばに政策が変化、グローバル化に合わせた地域経済力の強化を目指して、労働集約的ではなく、知識集約的な産業の方向で、産業構造を調整するとともに、地域革新力を身に付けることがめざされている。重点産業育成政策（2009-13年）では、海洋、機械部品素材、観光コンベンション、映像、ITが核心戦略産業、金融、シ

ルバー、医療、生活素材、デザイン、クリーンエネルギーが未来戦略産業とされ、靴、機械部品、素材、海洋バイオ、映像、ITなどの産業に対して、政府は資金面でサポートするとともに、産業別の技術開発センターを設置している。

かつて釜山経済の成長を支えた労働集約産業の中で、靴産業は規模を縮小しながらも現在も地域経済を支えている。釜山地域の靴産業は中小企業によって担われており、300人以下の事業所が全体の99.9%、9人以下が75.7%を占めている（2000年）。経済成長と労働運動の高揚に伴う賃金上昇、ウォン高、原材料価格上昇を背景に、同産業は、1990年を頂点に急激な衰退、構造変化を余儀なくされた。しかし、集積が縮小する一方で、過去の大量生産体制が解体され、新しい動きが生まれている。その1つが、技術革新と東アジア地域内分業を発展させているYOUNG CHANG NEW-TEC CORP（以下、YC NEW-TEC）である<sup>21)</sup>。

1987年設立、現在の資本金5,000万ドル、従業員200名の同社は、絶え間ない研究開発により、靴の部品および素材部門においてコア・技術を保有し、自立性を持つ企業に成長することができた。また、ベトナムとインドネシアに製造子会社を置き、釜山地域の本社との間で企業内国際分業を展開している。

同社は、1997年から靴部品（SOLE）並びにその素材生産企業としての展開を進める中、2001年にはNIKE社に取引企業として登録され、「NIKE FREE」と「LUNAR」のMIDおよびOUTSOLEを開発し、全生産量を供給している。また、独自開発した原材料であるEVA COMPOUNDは、NIKE以外に、PUMA、ADIDAS、ASICSなどのグローバルブランドでも使われている。生産工程はすべて内製化され一貫生産体制になっている。海外展開では、2002年、MIDおよびOUTSOLE（80%がNIKE向け）、COMPOUNDを生産する子会社をベトナムに、2012年には、MIDSOLE、COMPOUNDを生産する子会社をインドネシアに設立している。

同社はNIKEなど有名ブランドからの受注に依存するだけでなく、総売上高の約10%を研究開発投資に充てることなどを通じて、新素材開発メーカーとしての地位を確立し、専門技術力で企業の成長を実現している。同社のような企業の存在は、既存の産業集積の存続に対して重要な役割を果たしている。中小企業が東アジア地域内国際分業（韓国、ベトナム、インドネシア）を基礎に、地域間国際分業（北米等との）を発展させるとともに、釜山地域の発展に貢献していることが示されている。

### (3) 韓国釜山地域発展と日韓中小企業協力—機械産業—<sup>22)</sup>

釜山地域並びにその周辺において近年、自動車産業ならびに造船業が成長している。釜山地域には機械部品メーカーが多く、蔚山の現代自動車や現代重工業、光州の造船業、亀尾の電子産業、昌原の機械産業などに関連機械や資材、部品を供給している。その一つが、FINE, Inc.（和寅産業株式会社）である。

同社は1989年に設立され、2012年の売上が日本円で40億円、従業員が85名（設計32名、現場35名、その他18名）の釜山市江西区に位置する企業である。科学技術部長官表彰、大統領表彰、中小企業長官表彰など多くの表彰を受けている。主要製品は、1. 工場自動化関連（①自動車関連設備：各種自動洗浄機（シリンダブロックなどの洗浄）、リークテスト装置、自動組付装置、切削油処理設備、自動搬送・積載装置 ②アルミニウム casting 後処理仕上設備 ③包装機（ワイヤー、パイプなどの））、2. 環境・水処理設備関連、3. 新素材関連（靴、バッグなどの素材、特殊ゴムなど）である。

現在、最大の売り上げ（約70%、2013年）を占めている工場自動化関連（主に自動車向け）の内訳は、洗浄機が約60%、リークテストが約25%で、その他が約15%である。洗浄機は、自動車エンジンの生産ライン設備の一つで、部品を加工・組み立てする前に、異物を洗浄、乾燥し、組み立てラインに送るものである。FINEの製品は、独自技術で開発、設計、製作しており、国内最多の納入実績を持っている。リークテストとは、配管や部品、装置などからの漏れの有無を点検し、気密性を試験する装置のことで、FINE社のものは、エンジンを casting し終わったあと、オイルなどのリークが出るかどうか検査する設備である。

同社の主要取引先は、国内が約60%、海外が約40%であり、韓国内では、現代・起亜、GM、雙龍（サンヨン）、ルノー・サムソンなどすべての自動車メーカーに納入している。国内の中で現代・起亜が約60%を占めている。同社の洗浄機は、故障の少ない製品として評価を得ている。最大の取引先である現代自動車は、アメリカ、中国、インドなどにも工場を設立しているが、大きな問題は生じておらず、現在ではGMやフォードからも引き合いが来るようになっている。国内シェアは、エンジン洗浄機で90%以上である。

創業者の李社長は、研究員として約10年間働いていた起亜自動車を辞め、1989年に同社を設立した。当初は経営が厳しかったが、日本企業、日本の技術者とのつながり（エンジン組立機械を輸出など）がきっかけで、次第に韓国内でも受注することができ、今日に至る発展を実現している。（株）滋賀山下（滋賀県東近江市）とは1990年に技術提携を行い、その後も緊密なパートナーシップを継続し、鋳物などの粗加工ラインに関する主要技術が、滋賀山下から導入されている。現在では部品も含めて、日本からの直接輸入はなくなっているが、日本中小企業との協力を基礎に韓国中小企業が成長し、地域経済の発展に寄与している事例である。

#### c. 国境地域経済の発展と地域内格差是正の可能性：東アジアにおける二つの国際河川地域開発（GMSとGTR）

他地域と比べての東アジアの特徴の最後に、二つの国際河川、メコン川（東南アジア）と図們江（東北アジア）流域において国境を越える経済協力を発展させる試みが、長期にわたって続けられていることがあげられる。

近代国民国家の形成過程は、国境地域に從來存在した交通が分断され、同地域が周辺化され



る過程であった。そうした近代化の負の遺産を、国境を超える地域協力、越境地域経済圏（International Cross Border Economic Region）の形成によって克服することが重要である。なぜなら、それは中心地域との格差を縮小するとともに、地域の潜在的発展可能性を顕在化し、持続的でバランスのとれた地域発展を実現するからである。その試みの一つが、国境を形成する国際河川流域における広域開発協力であり、東アジアでは1990年代初めより、メコン川（東南アジア）および図們江（東北アジア）の2地域において、ほぼ同時期に始まっている。前者の大メコン圏（Greater Mekong Sub-region, GMS）開発プログラムは、カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナムというASEANの後発国、後者の大図們江地域（Greater Tumen Region, GTR）開発構想（Greater Tumen Initiative, GTI）は、中国東北、朝鮮（DPRK）、ロシア極東地域、モンゴル、韓国東海岸、という国内あるいは国外他地域との発展格差が存在する地域が対象となっている。両方のプログラム、構想ともに、道路、鉄道、橋梁、港湾などハード・インフラの建設、通関手続きの簡素化、FTAやEPA締結などソフト・インフラの整備に取り組んでおり、インフラ整備が進んだGMS地域では、それを生かした外国直接投資も始まっている（GMS東西経済回廊整備のために、日本が援助して建設された第2メコン国際友好橋のラオス側、サバナケットの特別経済区におけるNikonデジタルカメラ工場の設立など）。両プログラム、とりわけGTR開発（GTI）を日本や米国、EUなど周辺国や関係国の関与も得て、東アジアとして進展させることができるならば、地域内格差の縮小、並びに成長共有の進展という大きな成果がもたらされるであろう。

#### （1）東南アジア広域国際開発協力—GMS—

メコン川広域（GMS、Greater Mekong Sub-region、大メコン圏）国際開発協力は、アジア開発銀行（ADB）のイニシアチブにより、1992年の第1回関係国閣僚会議によって正式にスタートした。現在、カンボジア、ラオス、ミャンマー、タイ、ベトナムの5カ国政府と中国から雲南省および広西チワン族自治区の2地方政府が参加している。交通、通信、エネルギー、人的資源、環境、貿易、投資、観光、農業という9分野にわたって、参加国政府、域外からの政府開発援助（ODA）、国際機関、ADB、民間から資金を調達して、さまざまな協力プログラムが進められている。11の重点プログラム（フラッグシッププログラム）が定められ（2001年および2002年）、その第1と第2に、南北経済回廊および東西経済回廊という物流・人流活性化のためのハードとソフトのインフラ整備を通じた回廊並びに地域全体の発展プロジェクトが置かれている。

東西経済回廊プロジェクトは、ミャンマーのモーラミヤインからベトナムのダナンまで、東西1,450kmにわたる道路整備、通関システムの改善などを内容とし、その重要な柱として、日本の対ラオス・タイ81億円（橋、付属道路、税関を含む）ODAによって第2メコン国際友好橋（タイ・ムクダハンとラオス・サバナケット間、本体2,050m、川幅1,600m）が2006年12



月に完成している。橋の建設は、サバナケットへの外国投資を拡大している。橋建設前後の、パルプ、砂糖、金・銅鉱山、カジノホテルなどの投資に加えて、経済特別区（サワン・セノー Special Economic Zone、2003年9月に首相令で設置）並びに国道9号線沿いに多数の工場建設が進んでいる。マレーシア企業が管理するゾーン（サワン地区）を中心に、企業の入居、操業（従来から進出している日系金属企業も移転）がなされており、日本が関与しているセノー地区では2013年10月、Nikonがタイ・アユタヤのマザー工場から労働集約工程の一部を移転、当初200人で出発したが、1年もたたないうちに1,000人規模に生産を拡大している（2014年8月）。

東西経済回廊における物流の拡大は、タイ・ムクダハン税関を通過する貨物量の急増（図1）に示されている。ラオス向け輸出（Exit）、ラオスからの輸入（Entry）ともに、グローバル金融経済危機後、2009年以降、急増している。他方、通過貿易である第3国からの輸入（Transit-Entry）および第3国向け輸出（Transit-Exit）には大きな変化がみられない。

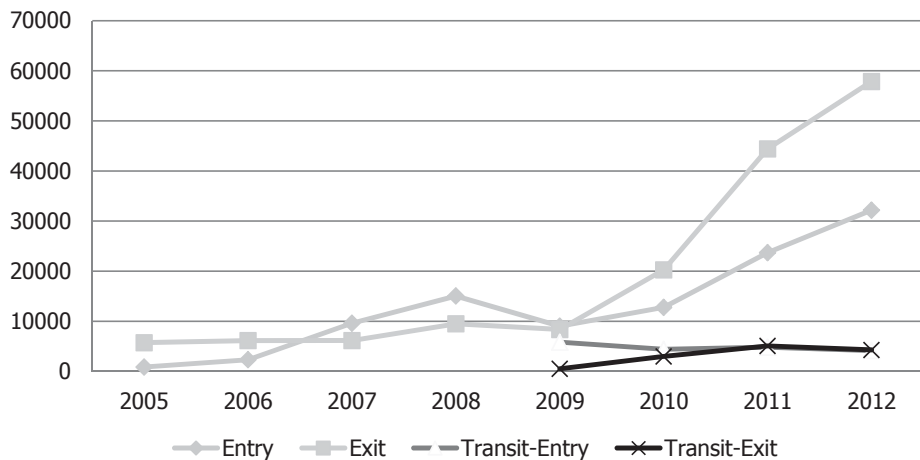


図1 ムクダハン税関貿易額

（100万パーツ、財政年度 資料：Mukdahan Customs House 2013/12/09）

東西経済回廊とともに、南北経済回廊の整備も進んでいる。GMS重点プロジェクトの第1に位置付けられている同回廊は、中国雲南省の省都・昆明からラオスあるいはミャンマーを経由してタイ・バンコクに至る1,900km余りのルートで、2013年12月に第4メコン国際友好橋が完成することによって、陸路でつながった。タイ・チェンコンとラオス・フエサイ間の同橋（本体630m、川幅480m）の建設費4,480万ドル（税関等を含む）は、タイ政府と中国政府が折半した。雲南省景洪とタイ・チャンセン（チェンコンの少し北）間のメコン川水運は、水量低下などの影響を受けていたが、同橋の完成により、トラック輸送への変更が可能となり、中国とタイの間の物流拡大の条件が整えられている。

メコン川架橋は、この間急速に進んでおり、GMS 東西、南北経済回廊の重要プロジェクトである第2、第4メコン国際友好橋に加えて、第3メコン国際友好橋（タイ・ナコンパノムとラオス・タケク間、本体1,423m、川幅780m）が2011年11月に完成している。建設費17.6億バーツ（税関等を含む）は、すべてタイ政府が負担した。同橋の建設によって、タイとベトナム北部へのアクセスが大幅に改善されている。バンコクからハノイまでの距離は第2メコン国際友好橋ルートに比べて、約500km短縮され、山間部が多いことや、GMSプロジェクトでないために、ラオス地方政府に5～12%の通行税を支払わなければならないにもかかわらず貿易が拡大している（図2）。2013年にタイ・ナコンパノムからラオス向けの輸出（Exit）が急増しているが、その背景には、それまで第2メコン国際友好橋ルートを利用していたバンコク及びその周辺からの半導体など電子部品の輸出が、第3メコン国際友好橋ルートに転換したことがあった（2013年12月7日、ナコンパノム税関でのヒアリング）。電子部品は、ナコンパノム、ラオス、ベトナム経由で中国・南寧に輸出され、さらに香港に向かっているが、その理由は、中国政府が広西チワン族自治区への経済支援策としてベトナムとの陸接国境に対して増値税を2分の1にするという措置を取っているからである（同）。

第2、第3、第4メコン川国際友好橋（以下「メコン橋」）の建設と貿易や投資の増大について紹介したが、第1メコン国際友好橋（オーストラリアの援助により1994年に完成。タイ・ノンカイとラオス・ヴィエンチャンを結ぶ）と合わせて現存する4本の橋がもたらす国境周辺並びにメコン地域の経済発展はそれぞれ異なっている。

第2メコン橋（ムクダハン－サバナケット）は、Nikonのサバナケット進出に見られるよう

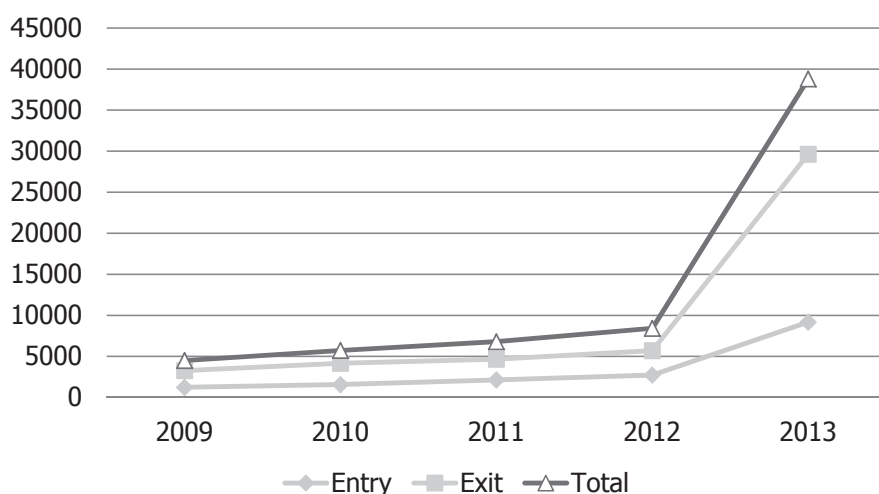


図2 ナコンパノム税関貿易額

(100万バーツ、財政年度、資料：Nakhon Phanom Customs House 2013/12/7)

に、タイ・ラオス間の地域内国際貿易並びにサプライ・チェーンネットワークの発展に寄与している。それは近い将来、東西経済回廊を利用してベトナムに拡大する可能性がある。サワンセノー経済特別区並びに国道9号線沿いに企業立地が進んでおり、国境周辺地域の雇用を拡大しつつある。

第4メコン橋（チェンコンーフエサイ）は、メコン川水運の制約を除き、中国雲南省とタイとの地域間国際貿易を発展させるものの、国境地域そのものの経済発展への寄与は第2メコン橋と比べて大きくない。南北経済回廊のもう一つの国境、中国雲南省景洪市磨憨とラオス・ボーテンの国境（2013年6月に訪問）でも、通関待ちのトラックの列に見られるように物流は拡大しているものの、ラオス側・ボーテン自由貿易区は機能していない。管理委員会の立派な建物はあるものの、街には人影がなく、2010年3月にはあった中国観光客目当ての店舗は閉鎖され、一部は壊れていた（同）。

第3メコン橋は、ハノイとの近接性を基礎に、中国の少数民族自治区優遇政策も利用した地域間国際貿易や人間の移動、ラオスやベトナムのユネスコ世界遺産（自然、文化）などを活用したエコツーリズムを活性化する可能性がある。ナコンパノムは、ホーチミンが滞在していた歴史を活用し、ベトナム人留学生の受け入れなど、ベトナムとの関係発展に力を入れている。観光業を営んでいる商工会議所の役員より、ナコンパノムからの1日3国ツアー（タイで朝食、ラオスで昼食、ベトナムで夕食）について説明をうけた（2013年12月7日ヒアリング）。

第1メコン橋はラオスの首都ビエンチャンにおけるチャイナマーケットの発展など、中国、タイからのラオスへの商品流入を拡大するとともに、人々ならびに自動車の移動を増大させており、税関施設の拡張が計画されている。

架橋というハードなインフラの整備が、国境周辺地域、とくに相対的に発展の遅れた地域の経済社会発展につながるためには、雇用を拡大する製造業の発展と、農業を中心とする一次産業の高度化が不可欠である。国境を超える生産ネットワーク構築（地域内国際分業の発展）では日系企業が大きな役割を果たしており、タイ、韓国、中国企業も貢献を拡大している。橋の建設だけでなく、生産ネットワーク構築、農業支援、さらに、それらを支える人材育成において、GMS参加国・地域だけでなく、日本を含む東アジア地域協力の果たす役割は小さくない。

## （2）東北アジア広域河川流域開発協力（GTI）の意義と現状

東西冷戦終結を受け、中朝口国境を流れる図們江（豆満江）河口地域を国際協力によって開発するという図們江開発計画（TRDP, Tumen River Development Program）が1991年、中国吉林省の構想提起を背景にUNDP（国連開発計画）によって打ち出され、中国、朝鮮（DPRK）、ロシア、韓国（ROK）、モンゴル政府が加わった。現在は、2005年9月「諮問委員会」で確認された次の枠組み等に従って計画が進められている。①計画期間を延長し、2015年までとする。②対象を大図們江地域（GTR；中国東北3省、内モンゴル自治区、朝鮮羅先経済貿易区、韓国

東部沿岸都市、モンゴル東部、ロシア沿海地方)に拡大する。③名称を GTI (大図們江イニシアチブ)に変更する。朝鮮は 2009 年 11 月、計画から離脱したものの、羅先特別市設置 (2010 年 11 月)、羅先国際商品展示会開催 (第 1 回は 2011 年 8 月)、ロシアの支援を得たハサンー羅津鉄道改修 (2013 年 9 月開通式典) など GTI に沿った措置をとっている。

ほぼ同時に始まったメコン川 (GMS) と図們江 (GTR) という 2 つの地域開発の成果を越境地域経済圏の形成と格差縮小などで比べると大きな差が生まれている<sup>23)</sup>。メコン地域では大規模 ODA による国際友好橋の相次ぐ建設など経済圏形成の条件が整えられるとともに、関係国の経済格差が縮小しているのに対して、図們江地域はそうでない。次の諸点が相違を生み出す要因となっている。① GMS には GTI よりも強力な多国間政府推進体制が構築されている。② GMS は ADB (アジア開発銀行) による金融支援、技術支援を得ているが、GTR の開発を支える東北アジア開発銀行 (NEADB) は実現していない。③日本は ADB の最大出資国であり、ADB を通じて、また単独で GMS プロジェクトを支援しているが、GTI に日本政府は関与していない<sup>24)</sup>。④ GMS、ベトナム、ラオス、カンボジア、ミャンマーでは、社会主義中央計画経済から市場経済への移行が進んでいるのに対して、GTR、朝鮮では国内国際政治環境、経済状況からそうでない。⑤中国は GMS 協力に対して、2 つの省・自治区政府が閣僚会議構成メンバーとして参加するとともに、西部大開発 (2000 年) の対象としてインフラ整備を進めるなど、積極的に政策を進めたのに対して、GTR 協力 (GTI) 推進を中央政府として本格化したのは「中国図們江地域開発規画」(2009 年)によってである。ロシアによる朝鮮のインフラ整備協力 (ハサンー羅津鉄道など) も近年のことである。

GMS 開発協力との差違を埋めるとともに、国際橋建設と地域経済発展に関するメコン地域の事例を参照しつつ、日本、韓国、中国がロシア、モンゴル、朝鮮と協力し、東北アジアの国際河川流域開発協力を前進させることができれば、東アジア地域全体の持続的かつ平等な経済社会発展が実現し、地域と世界の平和構築と人々の生活の向上に寄与することは疑いがない。

## 注

- 1) 本稿は、日中経済ビジネス会議「転換期の中国経済と日中経済・ビジネス連携」(2014 年 3 月 18 日、対外経済貿易大学、中国・北京)での報告に加筆したものである。本稿作成にあたって、2013 年度立命館大学学外研究「東アジア国境国際地域経済圏形成に関する研究」および、立命館大学社会システム研究所重点研究プロジェクト「東アジア中小企業の発展と今日の課題—日本中小企業との比較と協力—」(2012-2014 年度、研究代表者：松野周治)の成果の一部を利用した。
- 2) 19 世紀半ば以降の自由貿易世界市場体制への東アジアへの拡大について、詳しくは、石井・関口 1982、芝原 1981、毛利 1978 など参照。
- 3) 東アジアへのメキシコドル銀貨流入と通貨金融体制の再編については、小野 2000 参照。
- 4) 自由貿易世界市場体制下の東アジアにおける資本主義形成について、堀 2009、堀・中村 2004、植村 2001、久保 1999 など参照。
- 5) 杉原 1996。
- 6) 19 世紀後半以降の日本貿易の時期的構造変化について、とりあえず、日本貿易史研究会 1997 参照。

- 7) UNCTAD, *UNCTADstat*, 2013年9月1日 Download, より算出。東アジア (East Asia) は日本、東アジア発展途上国 (Developing Economies, Eastern Asia)、東南アジア発展途上国 (Developing Economies, South-Eastern Asia) の合計。
- 8) 2006年の「東アジア」(東アジアサミット参加主要国・地域、広義の「東アジア」) の最終財輸出の65.6%が域外向けであり、域内向け中間財輸出に含まれる欧米向け最終財輸出用の部分を考慮すると、最終需要における米国、欧州依存はさらに高くなる。他方、EU (27) の最終財輸出は67.3%が域内向けであり、域内、域外の比率は東アジアと正反対である (経済産業省2008, pp.9-10)
- 9) UNCTAD, *UNCTADstat*, <http://unctadstat.unctad.org/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=109>, 2014/01/16 最終閲覧。
- 10) IMF2014, <http://www.imf.org>, 2014/09/07 最終閲覧。
- 11) 本項の叙述は、2012年12月に実施した共同調査の報告 (松野他2013) に基づいたものである。
- 12) 黄建中2008は第1次5カ年計画以降、改革開放政策への転換以前の1952年から1978年までをこのように表現している (pp.1-2)。なお、同書には中華民国 (国民党政権) 期への言及は無い。
- 13) 湖南、湖北、江西、安徽、河南、山西の6省 (朱有志2012)。
- 14) 中国統計年鑑、2007年版、2012年版より算出。
- 15) 「長株潭」とは市境を接する長沙市、株洲市、湘潭市の3市、「兩型」とは資源節約型および環境友好型をさす。
- 16) 南車時代集団と丹東黄海汽車の合併会社。
- 17) 松野他2013, pp.213-217、V 湖南特科能熱処理有限公司 (守政毅執筆)、に全面的に依拠した。
- 18) 1936年に設立され、総資産20億元、従業員11,000人の電車車両、各種発電機、電機設備、鉱産物運送設備の製造を行う国有企業。
- 19) 詳細は、松野他2014参照。以下、本項の叙述は、この共同調査報告に基づくものである。
- 20) 松野他2014, pp.247-251、II 釜山市の経済と中小企業 (姜尚民執筆) に依拠した。
- 21) 釜山地域の靴産業に関する叙述は、松野他2014, pp.259-265、IV 釜山地域中小企業の高度化 A-1 YOUNG CHANG NEW-TEC CORP (姜尚民執筆) に依拠した。
- 22) 松野他2014, pp.270-274、IV 釜山地域中小企業の高度化 B-1 FINE. Inc (今田治執筆) に依拠した。
- 23) 松野2014, pp.359-362においてデータも含め、より詳しく論じた。
- 24) 地方レベルでは、鳥取県が、韓国、中国、モンゴル、ロシアの地方政府とともに、2013年8月に発足したGTI北東アジア地方協力委員会会議 (LCC) に参加している。第2回会議は、米子で開催され (新潟県がオブザーバー参加) 「鳥取宣言」(2014年8月6日) が採択されている。<http://www.tumenprogramme.org/?info-707-1.html>, 2014/09/08 最終閲覧。

#### 【参考文献】

##### <日本語>

- 石井寛治・関口尚志 (1982) 『世界市場と幕末開港』東京大学出版会。
- 植村泰夫 (2001) 東南アジアの植民地化と開発、『東アジア経済の軌跡』植村泰夫・櫻谷勝美・堀和生編、(東アジア地域研究会編、講座東アジア近現代史、2)、青木書店。
- 小野一郎 (2000) 「近代日本幣制と東アジア銀貨圏：円とメキシコドル」、『小野一郎著作集第1巻』、ミネルヴァ書房。
- 久保亨 (1999) 『戦間期中国「自立への模索」：関税通貨政策と経済発展』東京大学出版会。
- 経済産業省編 (2008) 『通商白書2008年版』
- 経済産業省編 (2012) 『通商白書2012年版』
- 芝原拓自 (1981) 『日本近代化の世界史的位罫：その方法論的研究』岩波書店。
- 杉原薫 (1996) 『アジア間貿易の形成と構造』ミネルヴァ書房。
- 世界銀行 (1994) 『東アジアの奇跡：経済成長と政府の役割』(海外経済協力基金開発問題研究会訳) 東洋経済新報社。
- 中村哲 (2011) 「小農社会と複線の工業化：東アジア工業化の特徴」『現代中国研究』28。
- 日本貿易史研究会編 (1997) 『日本貿易の史的展開』三嶺書房。
- 堀和生 (2009) 『東アジア資本主義史論1：形成・構造・展開』ミネルヴァ書房。



堀和生・中村哲（2004）『日本資本主義と朝鮮・台湾：帝国主義下の経済変動』京都大学学術出版会。

松野周治（2010a）「世界経済再構築と東アジア地域協力の意義」『立命館経済学』58-5/6。

松野周治（2010b）「東アジア共同体と日本」『地域共同体とグローバリゼーション』、田中祐二・中本悟編著、晃洋書房。

松野周治（2014）「東アジアにおける2つの国際河川開発—メコン川と図們江の比較研究—」『メコン地域開発とASEAN共同体：域内格差の是正を目指して』、西口清勝・西澤信善編、晃洋書房。

松野周治・兵藤友博・今田治・守政毅・林松国・姜尚民（2013）「中国湖南省株洲市経済企業調査（2012年12月）報告」『社会システム研究』第26号。

松野周治・長島修・兵藤友博・今田治・林松国・高屋和子・姜尚民（2014）「韓国釜山地域中小企業高度化の現状と政策—2013年8月実態調査報告—」『社会システム研究』第28号。

毛利健三（1978）『自由貿易帝国主義：イギリス産業資本の世界展開』東京大学出版会。

#### <中国語>

黄建中（2008）『中部崛起的可持續發展動力』、對外經濟貿易大学出版社。

張萍（2012）同主編、『長株潭城市群發展報告（2012）：“兩型社会”建設與轉型創新發展』、北京：社会科学文献出版社。

中共株洲市委弁公室（2011）同室・中共株洲市党委史工作弁公室編、『科学跨越——中共株洲市第十次代表大会以来的五年』、長沙：湖南人民出版社。

『中国統計年鑑』中華人民共和国国家統計局編、統計出版社、各年。

朱有志（2012）同主編、『中国中部地区發展報告（2012～2013）：中部崛起戰略平台建設回顧與展望』、北京：社会科学文献出版社。

#### <英語>

IMF, DOTS; Direction of Trade Statistics, <http://elibrary-data.imf.org>.

IMF（2014）*World Economic Outlook Database*, April 2014, <http://www.imf.org>.

MATSUNO（2009）“Inter-regional Trade, Intra-regional Trade, and Globalization based on Regionalization” *Journal of North East Asia Development*, Vol. 11.

METI（2012）*White Paper on International Economy and Trade 2012*.

UNCTAD, *UNCTADstat*, <http://www.unctadstat.unctad.org>.